Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4493

26. 04. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Halo Saibold, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/4142 —

Ausbau der B 12 als Alternative zum Bau der A 94

Gegen den Weiterbau der Bundesautobahn A 94 über Simbach am Inn nach Pocking gibt es seit Jahren erheblichen Widerstand von Naturschützerinnen und Naturschützern und Politikerinnen und Politikern. Im wesentlichen wird kritisiert:

a) der große Landschaftsverbrauch,

b) der ganz erhebliche Zerschneidungseffekt durch eine weitgehende Parallelführung mit der bereits bestehenden Bundesstraße B 12,

c) die Anziehung neuer Verkehrsströme (mit erhöhter Lärm- und Abgasbelastung) im Transitverkehr nach Österreich und nach Tschechien,

d) der erhebliche Kostenaufwand bei einem derzeitigen Verkehrsaufkommen zwischen Simbach am Inn und Pocking von weniger als 10 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden, das keine verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit erkennen läßt.

Andererseits hat das bisherige sture Festhalten an den Planungen für den Bau einer Autobahn verhindert, daß die bestehende und unbestreitbar sehr oft überlastete Bundesstraße B 12 durch entsprechende Ausbaumaßnahmen den verkehrstechnischen Erfordernissen angepaßt worden wäre mit der Konsequenz, daß sich bereits zahlreiche, zum Teil tödliche Unfälle auf dieser Straße ereignet haben, die bei entsprechendem Straßenzustand vielleicht hätten vermieden werden können. Nicht zuletzt deshalb wurde schon des öfteren vorgeschlagen, zuletzt vom Bund Naturschutz in Bayern,

a) die bestehende Bundesstraße B 12 teilweise dreistreifig sowie kreuzungsfrei auszubauen,

b) Ortsumgehungen um die bisher vom Verkehr besonders belasteten Ortschaften entlang der B 12 (z. B. in Malching und Tutting am Landkreis Passau) zu bauen und

c) wirksame Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Bewohner von Simbach am Inn und Pocking zu realisieren.

Leider ist dies bislang nicht geschehen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25. April 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Kosten wären nach derzeitigem Kenntnisstand der Bundesregierung mit der Fertigstellung der A 94 über Simbach bis nach Pocking verbunden?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind für den Abschnitt Simbach am Inn–Pocking (A 3) der A 94 einschließlich Ortsumgehung von Simbach 297 Mio. DM veranschlagt; aktuellere Kostenanschläge liegen dem Bundesministeriums für Verkehr nicht vor.

2. Mit welchen zusätzlichen Kosten müßte für die geplanten Einhausungen der A 94 im Siedlungsbereich der Städte Simbach und Pokking gerechnet werden, und ist es angesichts der sicher nicht geringen Kosten realistisch anzunehmen, daß diese Einhausungen tatsächlich erfolgen?

Da z. Z. erst die Umweltverträglichkeitsstudie zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens für den Abschnitt Simbach am Inn–Pocking (A 3) der A 94 in Bearbeitung ist, liegen Detailuntersuchungen über die konkrete Ausgestaltung des Projektes (etwa mit Lärmschutzanlagen) bzw. mit exakten Kostenberechnungen noch nicht vor. Kostenangaben zur Trasse oder zu möglichen Varianten können deshalb derzeit nicht gemacht werden.

3. Welche Alternativen zum Schutz vor Lärm und Abgasen im Falle des Baus der geplanten A 94 würde die Bundesregierung vorschlagen, sofern sich die genannten Einhausungen aus Kostengründen nicht realisieren ließen?

Notwendige Schutzmaßnahmen der Anlieger vor Verkehrslärm und Abgasen können erst beurteilt werden, wenn die Trassenführung der A 94 festliegt. Erst dann kann auch über Planungs- oder Ausstattungsalternativen befunden werden.

4. Bei welcher täglichen Verkehrsdichte geht die Bundesregierung üblicherweise von der Notwendigkeit einer Autobahn aus, und welche Verkehrsdichte wurde wann zuletzt auf der B 12 im Raum Simbach/Pocking ermittelt?

Die Notwendigkeit eines Autobahnquerschnittes ergibt sich einerseits aus der Verkehrsbelastung der Straße, andererseits aber auch aus ihrer Bedeutung als Fernverkehrsstraße im Gesamtnetz sowie der raumordnerischen Zielsetzung, der diese Verbindung dienen soll.

In der Regel ist bei Verkehrsbelastungen ab etwa 20 000 Kfz/24 h von der Notwendigkeit eines vierstreifigen Querschnittes auszugehen. Eine solche Notwendigkeit besteht insbesondere dann, wenn, wie unmittelbar östlich von Simbach, gemäß Bedarfsplanprognose bis zu 27 % Lkw-Anteile erwartet werden. Die Prognose hat für das Jahr 2010 auf der A 94 unmittelbar östlich von Simbach ein Gesamtverkehrsaufkommen von 23 000 bis 25 000 Kfz/24 h ergeben.

Die Zählung 1993 hat dort eine Verkehrsbelastung von 10 167 Kfz/24 h belegt. Im Raum Pocking sind bis zu 34 000 Kfz/24 h prognostiziert. 1993 wurden im Raum Pocking auf der B 12 15 561 Kfz/24 h gezählt. Ein unmittelbarer Vergleich der Ist-Belastung der B 12 mit der Prognosebelastung einer A 94 ist nicht sachgerecht, weil eine attraktive Autobahn gegenüber einer Bundesstraße mit Ortsdurchfahrten erheblichen Verkehr aus dem übrigen Straßennetz auf sich zieht und ggf. auch zu weiträumigen Verlagerungen führt.

5. Sind der Bundesregierung die vom Bund Naturschutz schon mehrfach öffentlich vorgetragenen Vorschläge zum alternativen Ausbau der B 12 auf der Strecke zwischen Simbach und Pocking bekannt, und falls nicht, warum nicht?

Dem Bundesministerium für Verkehr sind Forderungen nach einem Ausbau der bestehenden B 12 bekannt.

6. Ist die Bundesregierung bereit, sich mit den vom Bund Naturschutz vorgeschlagenen Alternativen zu den umstrittenen Plänen für den Bau der A 94 eingehend zu befassen und diese objektiv zu prüfen?

Der Deutsche Bundestag hat am 15. November 1993 das Vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes beschlossen. Der als Anlage beigefügte Bedarfsplan sieht für den Abschnitt Simbach am Inn–Pocking (A 3) der A 94 den Bau einer vierstreifigen Bundesautobahn vor. Alternativen, wie etwa der dreistreifige Ausbau der B 12 mit dem Bau von zusätzlichen Ortsumgehungen entspricht somit nicht dem Willen des Gesetzgebers. Im übrigen wird hierzu auch auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Welche Kostenersparnis ist beim Ausbau der bestehenden B 12 gegenüber dem Bau der A 94 zu erwarten?

   Wenn diese Kosten nicht bekannt sind, warum wurden sie bisher nicht ermittelt?

Da der Gesetzgeber einen Ausbau der bestehenden B 12 in einer dem Antrag entsprechenden Weise nicht vorsieht, wurden die Kosten für einen Ausbau der B 12 in dieser Form nicht ermittelt und sind daher auch nicht bekannt.

8. Würde im Vergleich mit den Planungen für die A 94 die Entscheidung für den alternativ vorgeschlagenen Ausbau der B 12, nicht zuletzt aus finanziellen Gründen, einen früheren Baubeginn ermöglichen?

Da der Neubau der A 94 im vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan in den „Vordringlichen Bedarf" eingestellt wurde, ist seine Finanzierung grundsätzlich gesichert.

Der Zeitraum bis zum Beginn der Realisierung hängt somit zunächst von der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen ab. Dies gilt in gleicher Weise auch für denkbare Alternativplanungen.

9. Wann wäre, bei einem Festhalten an den bisherigen Planungen für die A 94, mit der Fertigstellung der Strecke über Simbach bis nach Pocking zu rechnen?

Der Zeitraum bis zur Realisierung einer Maßnahme hängt neben der Planungsdauer auch von der Rechtswirksamkeit der notwendigen Planfeststellungsbeschlüsse ab. Wegen der Unkalkulierbarkeit des Zeitbedarfs der erst mittelfristig zu erwartenden planungsrechtlichen Verfahren und sich evtl. anschließender Gerichtsverfahren kann ein Zeitpunkt für die Fertigstellung der A 94 nicht angegeben werden.

10. Ist es richtig, daß mit dem Bau der A 94 nahe der österreichischen Grenze bereits begonnen wurde, weil dort der Widerstand der betroffenen Bevölkerung gering ist, und wie sinnvoll sind die Teilstücke, wenn aus finanziellen oder ökologischen Gründen die dazwischenliegenden Abschnitte nicht ausgebaut werden?

Mit dem Bau der A 94 im Abschnitt Simbach am Inn–Pocking (A 3) wurde noch nicht begonnen. Im westlichen Abschnitt der A 94 München–Simbach am Inn wird weitergebaut. In Verlängerung der bereits vor Jahren als B 12 einbahnig fertiggestellten Strecke Simbach–Marktl wurde mit dem Weiterbau von Marktl in Richtung Westen begonnen. Mit dieser Teilstrecke der A 94, die in ihrer Weiterführung vor allem die Beseitigung der Ortsdurchfahrt von Mühldorf zum Ziel hat, wird bereits eine deutliche Verbesserung der Anbindung des Chemiedreieckes Burghausen an das überregionale Fernverkehrsnetz und damit die Sicherung von Arbeitsplätzen der Region erreicht.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333